

En vol aux commandes du De Havilland DH-82 Tiger Moth

Jacques Noetinger
Aviation Magazine n°69 mars 1953

Il n'est peut-être pas très original de parler du «Tiger Moth » aujourd'hui et je le reconnais volontiers. Mais, en raison du temps dont nous avons été gratifiés dans la région parisienne ces dernières semaines, tous les essais prévus depuis plus d'un mois ont du être reportés. D'autre part, invité par l'Armée de l'Air à faire une période militaire à Orange pour ma transformation sur avion à réaction, j'ai dû chercher dans le Midi un avion à décrire dans ce numéro d'« Aviation-Magazine » en attendant de pouvoir, en connaissance de cause, donner mes impressions sur le « Vampire ». Pour découvrir un avion dont je n'avais pas encore parlé ici, il m'a fallu faire preuve d'une « volonté indomptable » dont on aura une idée en sachant que, profitant de mon week-end, j'ai rendu visite aux terrains de Montélimar, de Valence, de Romans et d'Aix-les-Milles pour réussir à découvrir l'objet de ma convoitise. Je dois remercier ici tous ceux qui m'ont accueilli et aidé et, surtout, à Aix, où j'ai passé une journée dans une ambiance typiquement aéronautique, alors qu'en ville une foule des grands jours noyée dans les confetti célébrait dignement sa Majesté le Carnaval.



Aix-les-Milles est le terrain de l'Aéro-Club de Marseille dont le président Carminiani dirige les destinées. Ce club, qui abrite treize appareils, dont un certain nombre appartiennent à des particuliers, a enregistré en 1952 1.650 heures de vol à moteur et 650 heures de vol à voile. Ces résultats sont, bien sûr, une preuve formelle de l'activité du club, mais ils sont surtout le fruit du dévouement du chef-pilote Thouilleux qui exerçait ses talents il y a quelques années à Saint-Etienne, où j'avais fait à l'époque sa connaissance lors de mes déplacements en Courlis. J'ai retrouvé là les piliers du club, le célèbre pilote de voltige Fieux, formé à Saint-Yan, dont je tairai l'âge mais qui, digne émule de Notteghem et de Berlin, est pourtant né à peu de chose près, en même temps que notre siècle. Je me suis délecté à le voir travailler la

voltige avec la précision d'un vieux renard et la souplesse d'un chat. Ses yeux rieurs et malins, enfoncés dans son visage buriné, semblent vous dire : « Je suis venu tard à l'aviation mais je rattrape le temps perdu ! » Et il a raison.

J'ai retrouvé aussi le « Champion », le « Mordu » Guillon, un sourire permanent sous une moustache légendaire, un de ces gaillards qui ne trouve son régime de compétition que sur son terrain.

C'est avec lui comme passager que j'ai fait mon vol sur le Tiger Moth du club. Cet appareil, tous les lecteurs le connaissent de vue. Il ressemble à la fois au Stampe et au Luciole. Il est destiné au même programme, mais il est l'appareil qui a fait l'objet de la plus grande série qui ait jamais été réalisée dans le monde. Le Tigre, comme on l'appelle plus familièrement, a permis à la Grande-Bretagne de former 90 % de ses plus célèbres pilotes et la plupart des équipages de la R.A.F. lui doivent leurs premiers souvenirs aériens.

Celui que j'ai devant moi n'est certainement pas tout jeune ; il porte encore les couleurs qui rappellent son rôle militaire. Les cocardes ont disparu et le bureau Veritas lui a attribué pour immatriculation les lettres F-BDMM Moyennant quoi il continue à servir.

Pour le sortir du hangar, je donne un coup de main, ce qui me permet de constater qu'il n'est pas léger de la queue et c'est une caractéristique bien sympathique pour les gens qui redoutent les pylônes. Le voici sur l'herbe. Des cales sont placées devant les roues. Guillon, en place arrière, engoncé dans sa combinaison, assis sur son parachute et sanglé des bretelles de sécurité, joue des gaz et des contacts pour essayer, en vain, des élans éphémères et inutiles. Thouilleux vient à la rescousse. Cette fois, le Gipsy « Major » s'élance. Dans quelques minutes, quand il fera chaud, ses 130 CV seront à ma disposition.

Equipé à mon tour, je prends place sur le siège avant. L'entrée n'est pas facile, l'aile supérieure, pourtant assez haute, oblige à pénétrer en biais. L'habitacle est étroit, mais, une fois assis, on se trouve assez haut en ayant devant les yeux un tout petit pare-brise. Les Anglais sont économes...



Le poste de pilotage est simple. Sur la paroi gauche, un secteur rassemble la manette des gaz et le correcteur altimétrique. Plus haut et en avant, la commande du circuit d'essence rappelant celle du Stampe. Plus bas et sous les gaz, la commande du flettner de profondeur. A droite et à la place arrière, un secteur permet de bloquer ou de laisser libres les becs de sécurité dont sont munis les bords d'attaque du plan supérieur. Le tableau de bord est identique à l'avant et à l'arrière. De gauche à droite, badin, altimètre, horizon artificiel, compte-tours, bille et aiguille système anglais et l'indicateur de pression d'huile. Le manche et le palonnier sont du type classique et les roues ne sont pas dotées de freins. Par contre, le palonnier est conjugué avec le sabot, de queue, ce qui permet des manœuvres au sol plus aisées.

Ajoutons que le réservoir d'essence, placé comme sur le Stampe au milieu du plan central supérieur, est muni d'une jauge en tube de verre avec flotteur, mais que, placé verticalement sur l'extrados, il n'est visible que de la place arrière, ce qui n'est pas très logique bien qu'en monoplace le Tiger Moth ne soit utilisé qu'en place arrière.

Pendant que je me familiarise avec l'avion, le moteur a eu le temps de chauffer. Je fais un point fixe à 2.100 t/mn. Sélection des magnétos au moyen des deux petits contacts placés à l'extérieur du fuselage, à portée de la main gauche. On enlève les cales et je commence à rouler. Avec le sabot arrière, il faut pas mal de moteur pour commencer à rouler. Pour agir sur la direction, une action énergique sur le palonnier est nécessaire, mais l'avion se dirige avec précision et je me sens tout de suite à l'aise pour rouler assez vite, car je sais l'avion bien « assis » et la visibilité au sol est très satisfaisante pour un avion de ce type. Pendant que je roule, je surveille l'approche, car planeurs et avions du club font dans le ciel du terrain d'Aix-les-Milles une ronde qu'enverraient plus d'un aéro-club. Cette fois, je m'aligne pour le décollage et je pousse les gaz.



Très rapidement, l'avion prend son élan et je lève la béquille pour bien me mettre en ligne de vol. Le badin accuse à peine 50 miles (80 km/h.) quand les roues quittent le sol, sur une très faible sollicitation au manche. Au cours de ce décollage très court, je n'ai pas remarqué de

tendance particulière à s'embarquer d'un côté ou de l'autre. Ensuite, l'appareil tient bien son cap dans la montée et l'on conserve le flettner à la position neutre. Pendant cette montée, je secoue un peu le manche latéralement pour sentir l'efficacité des commandes. Elles sont très lourdes et je comprends immédiatement pourquoi les pilotes français ont délibérément décidé d'appeler cet avion le « Tigre mou »... Compte tenu de cette observation, j'attaque mon premier virage à gauche en n'hésitant pas à jouer du pied et du manche, il faut des deux.

Au régime de 2.000 t/mn. nous montons à environ 2,50 m/s., ce qui n'a évidemment pas la prétention d'être une performance. Mais, à ce régime, nous atteignons finalement une altitude de 400 mètres et retrouvons le NC-853 à bord duquel l'ami Thouilleux, piloté par un membre du club, a la gentillesse d'essayer de prendre quelques photos pour remplacer Dengremont dont nous déplorons l'absence.



Ceci terminé, je reprends ma liberté pour effectuer quelques virages à différentes inclinaisons. Rien de particulier à signaler si ce n'est la grande inertie des commandes. A une altitude de 800 mètres, je me lance dans l'étude des décrochages. Avec moteur réduit, d'abord à un angle de cabré moyen, la vitesse tombe progressivement, le badin descend aux environs de 45 miles (72 km/h.) et il n'y a pas d'abattée à proprement parler. L'avion salue lentement, se cabre doucement et n'a aucune tendance à partir sur une aile. Ayant fait déverrouiller les becs de bord d'attaque, je répète l'exercice avec un plus fort angle de cabré. Les becs s'ouvrent par petits à-coups, puis restent ouverts. Le badin ne donne plus d'indication valable, l'avion salue toujours aussi doucement à une vitesse qui doit se situer vers 40 miles (65 km/h.). Avec le moteur au régime de croisière et l'avion en cabré assez marqué, le badin est encore illisible, l'abattée est sensiblement plus appréciable, mais on ne remarque aucune tendance au départ en vrille. En résumé, cette étude des décrochages prouve à quel point le Tigre est un avion sûr, bien équilibré et sans vice.

Il reste un avion digne de ce nom. S'il est mou, il est tout de même dessiné pour apprendre à piloter et ne peut pas être mis sur un pied d'égalité avec certaines machines qui ont été réalisées depuis et qui, en fait d'apprendre, donnent tout simplement de mauvaises habitudes et font des élèves-pilotes qui les emploient des gens non formés et parfois même dangereux lorsqu'ils passent sur d'autres appareils.

L'exercice du « lazy eight » permet, du reste, de confirmer cette opinion, car il faut travailler du pied et du manche pour maintenir la bille au milieu, surtout dans les virages cabrés ou piqués à gauche ; le pied doit être alors dosé de façon efficace. A droite, en raison du couple hélicoïdal, il convient d'être beaucoup plus doux. Du point de vue des performances, le « Tiger Moth » vole en croisière à une vitesse de l'ordre de 115 à 120 km/h. à 1.900 t/mn. C'est dire que, compte tenu de sa puissance, il est loin d'être économique...



En rentrant vers le terrain, j'essaie quelques virages rapides. La grande surface portante des plans offre une résistance énorme et l'avion ne se laisse pas secouer facilement. Me voici dans l'approche à 70 mph. au badin (112 km/h.), moteur réduit, becs déverrouillés. Je fais un large arrondi, l'avion perd sa vitesse, se rapproche du sol et se pose sans la moindre difficulté à moins de 50 mph. (80 km/h.). Dès qu'il a touché le sol, il roule bien droit sans que l'on ait à jouer du palonnier et, finalement, il s'immobilise après une course qui m'a semblé sensiblement plus courte que celle du Stampe.

Ainsi s'achève ma visite au terrain d'Aix-les-Milles, ce terrain où j'ai piloté l'ancêtre des avions-écoles de la guerre, le « Tiger Moth », une célèbre production De Havilland. J'ai passé une agréable journée à l'Aéro-Club de Marseille qui est fier de compter parmi ses élèves d'hier deux champions du monde : Charles Atger et Yvette Mazelier.